

# 対象施設、検討の対象とする範囲について

---

- 1 国内の既存制度及び海外における対象施設 .....2
- 2 国内の既存制度及び海外における検討の対象とする範囲 .....6

# 1-1 国内の既存制度における対象施設

- 現行の各制度で対象となる施設の種類は、大規模小売店舗、大規模集客施設といった商業系の開発の他、大規模マニュアルでは業務系の開発も含む。
- 対象となる施設の規模は、大店立地法では店舗面積1,000m<sup>2</sup>超、県条例では床面積1,000m<sup>2</sup>超、1,500m<sup>2</sup>超とする一方、大規模マニュアルでは商業系開発1万m<sup>2</sup>以上、業務系開発2万m<sup>2</sup>以上と大きく差がある。

制度	対象施設
大規模小売店舗立地法	店舗面積が1,000m <sup>2</sup> を超える大規模小売店舗
栃木県運用方針	店舗面積が1,000m <sup>2</sup> を超え、周辺道路における交通に著しい影響を与える恐れがある大規模小売店舗
兵庫県条例	床面積1,000m <sup>2</sup> を超える大規模集客施設
鳥取県条例	床面積1,500m <sup>2</sup> を超える大規模集客施設
大規模開発地区関連交通計画マニュアル	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 延床面積10,000m<sup>2</sup>以上の商業系開発</li> <li>② 延床面積20,000m<sup>2</sup>以上の業務系開発</li> <li>③ ①、②と同程度の交通を発生すると予想される規模の開発</li> </ul>
道路法24条 審査基準	(特段の記載なし)

(注)大規模集客施設の定義は、県ごとに異なる。

(参考)経産省発行の大店立地法解説では、車による来客数等、大型店の立地が生活影響に与える影響を鑑みると、千平方メートル超の小売店舗では、それ以下の小売店舗に比して一段の違いが認められるとしている。

# 1-2 対象施設の定義

制度	対象施設	定義
大規模小売店 舗立地法	店舗面積が1,000m <sup>2</sup> を超える 大規模小売店舗	一の建物(一の建物として政令で定めるものを含む)であって、その建物内の小売業(飲食店業を除くものとし、物品加工修理業を含む)の店舗面積の合計が1,000m <sup>2</sup> 又は都道府県が条例で定める基準面積を超えるもの
栃木県 運用方針	店舗面積が1,000m <sup>2</sup> を超え、 周辺道路における交通に著し い影響を与える恐れがある大 規模小売店舗	同上
兵庫県 条例	床面積1,000m <sup>2</sup> を超える大規 模集客施設	次に掲げる用途に供する1又は2以上の建築物で、その用途に供する部分(共用部分を含む)の床面積合計が1,000m <sup>2</sup> を超えるもの (1)物品販売業を営む店舗 (2)飲食店 (3)映画館、劇場又は観覧場
鳥取県 条例	床面積1,500m <sup>2</sup> を超える大規 模集客施設	それを構成する各建築物の床面積の合計が1,500m <sup>2</sup> を超える集客施設(集客施設とは、劇場、映画館、演芸場、観覧場、店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券販売所、場外車券場、勝舟投票券販売所又は場内車券売場の用に供される建築物(その一部が他の用途に供されるものを含む)及びそれらと一体的に運営される可能性があるものとして規則で定めるそれら以外の建築物)
大規模開発 地区関連 交通計画 マニュアル	① 延床面積10,000m <sup>2</sup> 以上の 商業系開発 ② 延床面積20,000m <sup>2</sup> 以上の 業務系開発 ③ ①、②と同程度の交通を 発生すると予想される規模の 開発	本マニュアルにおいて発生集中原単位は、(1)事務所、(2)商業施設、(3)事務所と商業施設の複合開発、(4)住宅、(5)その他施設の施設区分に応じ、定められた計算式や割引率等により設定される。

- ITE(米国交通学会)指針では、ピーク時における100台以上の交通負荷発生を目安として、交通アセスメントの対象とすることが望ましい施設の種類と規模を提示している。(実際の対象施設は自治体ごとに異なる)
- 根拠として、ピーク時100台以上の交通負荷により、交差点のサービス水準に影響があり、右左折車線が必要になる可能性があるため、としている。

ピーク時100台以上の交通負荷が見込まれる施設の例

対象施設	対象規模
世帯住宅 アパート マンション	95世帯以上 150世帯以上 190世帯以上
ショッピングセンター ファストフードレストラン(ドライブイン付) ガソリンスタンド(コンビニ付設)	6,000ft <sup>2</sup> 以上(約560m <sup>2</sup> ) 3,000ft <sup>2</sup> 以上(約280m <sup>2</sup> ) 給油機7機以上
銀行(ドライブイン付) 事務所 病院、歯科医院	3,900ft <sup>2</sup> 以上(約360m <sup>2</sup> ) 67,000ft <sup>2</sup> 以上(約6,200m <sup>2</sup> ) 31,000ft <sup>2</sup> 以上(約2,900m <sup>2</sup> )
研究開発施設 軽工業施設・倉庫 工場 バス送迎付きパークアンドライド駐車場	73,000ft <sup>2</sup> 以上(約6,800m <sup>2</sup> ) 180,000ft <sup>2</sup> 以上(約16,700m <sup>2</sup> ) 149,000ft <sup>2</sup> 以上(約13,900m <sup>2</sup> ) 収容台数170台以上

# 1-4 対象施設:韓国事例

○ 韓国では、法令により対象となる施設の種類の種類と規模が細かく規定されている。

## 交通影響評価の対象施設

対象施設			規模 (万m <sup>2</sup> 以上)	対象施設			規模 (万m <sup>2</sup> 以上)	備考
1	住居施設	1 共同住宅	6	12	工場	20 一般工場、公害工場	7.5	
2	宗教施設	2 教会、聖堂、寺院、祈祷院	1.5	13	教育・研究施設	21 教育院、職業訓練所、研究所、図書館、学習塾	3.7	
		3 修道院	5			22 専門大学、大学	10	
3	医療施設	4 総合病院、病院、医院	2.5	14	貯蔵施設	23 倉庫	5.5	
4	業務施設	5 一般業務施設	2.5			24 荷役場、積車場	5.5	(敷地面積)
		6 国家または地方自治体の庁舎	0.6			25 貯蔵タンク	-	4万m <sup>3</sup> (貯蔵容量)
5	観覧・集会施設	7 コンサートホール、集会場、観覧場	1.5	15	観光・休憩施設	26 野外音楽堂、野外劇場	1	
		8 式場	0.13			27 児童会館、休憩所、展望塔、遊園地付属施設	3	
6	展示施設	9 展示場	1.5	16	体育施設	28 体育館、運動場、近隣生活施設に該当しない施設	1	または観覧席 2千席以上
		10 動植物園	2	17	社会福祉施設	29 児童施設、老人施設	6	
7	販売施設	11 市場、その他大規模店舗	1.1	18	危険物販売施設	30 ガソリンスタンド、液化石油ガス充填所	0.15	
		12 ディスカウントストア、専門店、デパート、ショッピングセンター	0.6	19	近隣生活施設	31 浄水場、揚水場、変電所	3.7	
8	宿泊施設	13 ホテル、旅館、その他観光宿泊施設	3.3			32 その他1種、2種近隣生活施設	1.2	
9	娯楽施設	14 酒店営業、近隣生活施設に含まれないクラブ、サウナ、ビリヤード場、遊技場	1.1	20	葬儀・墓地関連施設	33 葬儀場	0.6	
		15 ダンス場、ダンス教室、スロットマシン場、カジノ	0.6			34 火葬場、納骨堂、公園墓苑	1.2	
10	自動車関連施設	16 洗車場、中古車販売所、廃車場、運転・整備専門学校	2.5	21	青少年レクリエーション施設	35 ユースホステル、生活圏レクリエーション施設、自然圏レクリエーション施設	4	
		17 検査場、整備工場、駐車場	1.3	22	動物関連施設	36 家畜市場、屠畜場、動物検疫所	2.5	(敷地面積)
		18 旅客自動車ターミナル	1.1	23	公共用施設	37 発電所、矯正施設、国防・軍事施設	2.5	
11	放送・通信施設	19 放送局、電信電話局、撮影所	3.6	※規模について、特に記載のない場合は建築床面積				

## 2-1 国内の既存制度における検討の対象とする範囲

- 大規模開発地区関連交通計画マニュアルでは、定性的な記述となっている。
- 地方自治体の取組みでは、特定の周辺交差点、混雑状況、施設からの距離など具体の基準をもって、検討の対象とする範囲を定めている例がある。

制度	検討の対象とする範囲
大規模開発地区関連交通計画マニュアル	開発地区の直近だけでなく開発による影響が及ぶと考えられる範囲
栃木県運用方針	店舗直近交差点の1つ外側の交差点まで (ピーク時来台数が600台以上の場合は協議)
兵庫県条例	①来店車両の来退店経路ごとの最寄交差点及び ②開店に伴う交通量の増加によりピーク時交差点飽和度0.8以上又は車線別混雑度1.0以上となる交差点
鳥取県条例	敷地から2km以内
大規模小売店舗立地法	(特段の記載なし)
道路法24条 審査基準	(特段の記載なし)

## 2-2 検討の対象とする範囲:アメリカの事例

- ITE(米国交通学会)指針では、施設周辺の全アクセス道路と主要交差点を調査範囲とすることを基本とし、範囲の拡大は状況に応じて実施することを推奨。
- 同指針では、検討の対象とする範囲を開発種別で区分し、目安として規模の大きなものは施設から2マイル(約3.2km)までの調査を推奨している。

対象施設(例)	分析を行う範囲
ファストフードレストラン	➤角地立地の場合は直近交差点
ガソリンスタンド等	➤ アクセス道路から660ft(約200m)
ピーク時200台トリップ/時以下のその他の開発	➤ アクセス道路から1,000ft(約300m)
70,000ft <sup>2</sup> (約6,500m <sup>2</sup> )以下のショッピングセンター	➤ 用地境界から0.5マイル(約800m)以内の信号交差点 ➤ 用地境界0.25マイル内(約400m)にある主な信号のない交差点
ピーク時200~500台トリップ/時のその他の開発	➤ 上記範囲にあるアクセス道路
70,000ft <sup>2</sup> (約6,500m <sup>2</sup> )から100,000ft <sup>2</sup> (約9,300m <sup>2</sup> )のショッピングセンター	➤ 用地境界から1マイル以内(約1.6km)にある ・信号交差点全て ・信号のない主要な交差点 ・高速道路のランプ
従業員が300名~500名の事務所又は工業団地	
ピーク時500台トリップ/時以上のバランスのとれた複合用途開発	
100,000ft <sup>2</sup> (約9,300m <sup>2</sup> )以上のショッピングセンター	➤ 用地境界から2マイル以内(約3.2km)にある ・信号交差点全て ・高速道路ランプ
従業員が500名以上の事務所、工業団地	
ピーク時500台トリップ/時以上のその他の開発	➤ 用地境界から1マイル以内にある ・信号のない主なアクセス道路(街路と私道)

※平成6年9月30日道路局長通達

## 1. 車両出入口の承認基準

(略)

(3) 乗入箇所は、原則として出入対象施設について1箇所とし、出入口を分離する必要のある施設等特別の事情がある場合及び特に大型の貨物自動車の出入りする場合は、2箇所まで承認することができる。

(4) 次に掲げる箇所以外の箇所であること。

- a 横断歩道の中及び前後5m以内の部分
- b トンネルの前後各50m以内の部分
- c バス停留所、路面電車の停留場の中、但し停留所を表示する標柱または標示板のみの場合は、その位置から各10m以内の部分
- d 地下道、地下鉄の出入口及び横断歩道橋の昇降口から5m以内の部分
- e 交差点(総幅員7m以上の道路の交差する交差点をいう)の中及び交差点の側端または道路の曲がり角から5m以内の部分、但しT字型交差点の突き当たりの部分を除く
- f バス停留帯の部分
- g 橋の部分
- h 横断防止柵、ガードレール及び駒止の設置されている部分、但し交通安全上特に支障がないと認められる区間を除く
- i 交通信号機、道路照明灯の移転を必要とする箇所、但し道路管理者及び占用者が移転を認め、申請者が移設をする場合を除く

道路管理者以外の者が行う工事(道路法24条)の取扱要領(昭和49年9月1日建九達第30号)

### 3. 車両出入り口の設置

(略)

(4) 出入り交通量の多い箇所については、必要に応じて流入車線及び流出車線を設置させる。また、公安委員会と信号機の必要性を協議するものとする。

道路法第24条マニュアル(平成8年3月九州地方建設局道路管理事務改善検討委員会)

### 1) 請願工事の相談

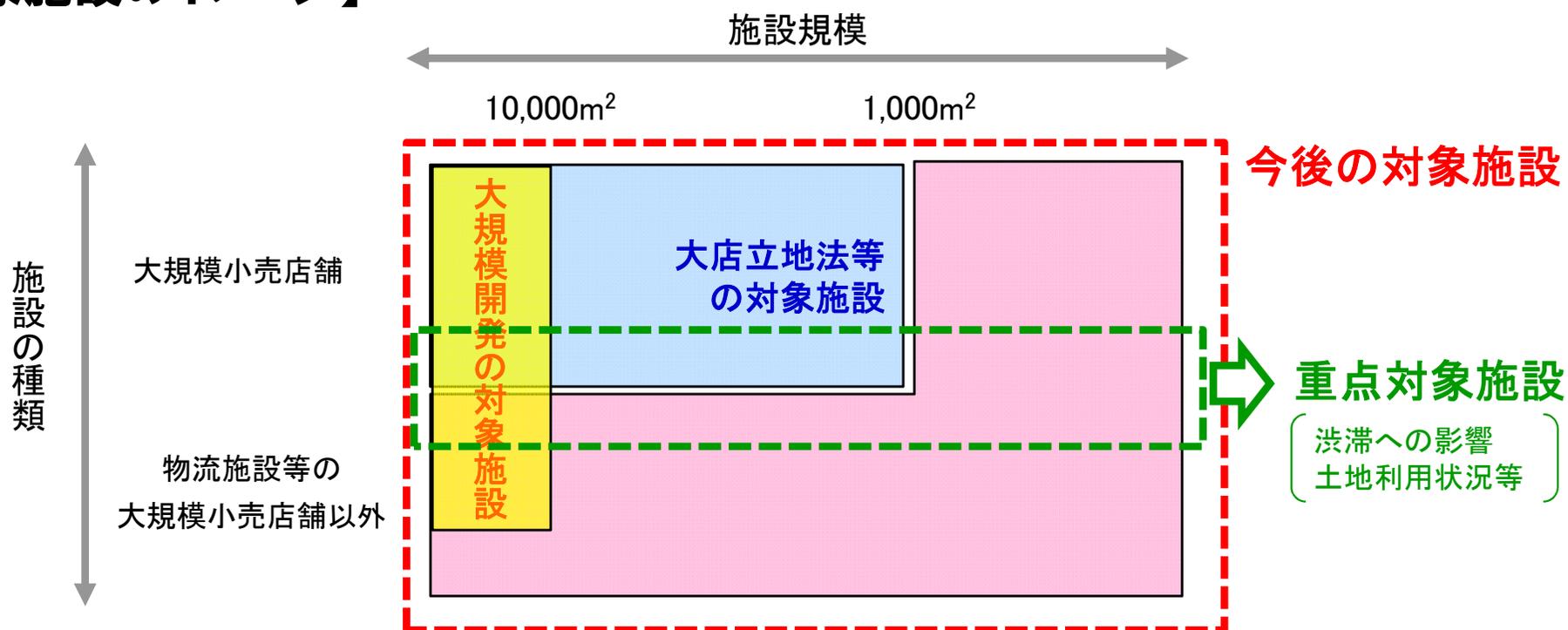
(略)

⑥ 大型店舗、港湾事業による取付道路、道路法以外の取付道路、開発行為等により交通に与える影響が大きいと判断される場合は、所轄署とも事前協議を行い、付加車線の設置を義務付けて下さい。

## (1)対象施設

- ① 立地後の渋滞状況等を踏まえ、既存の枠組み(大店立地法等)で対象としている施設について、関係機関と連携し、道路管理者も積極的に関与すべきではないか。
- ② 更に、既存の枠組みで対象としている業種の施設だけではなく、一定以上の出入り交通が見込まれる、物流施設等の他業種の施設についても対象とすべきではないか。
- ③ 特に、渋滞への影響(周辺の主要渋滞ポイントの存在等)や周辺の土地利用状況などを考慮して、重点的に対象とすべき施設を設定すべきではないか。

### 【対象施設のイメージ】



## (2) 検討の対象とする範囲

- ① 立地による交通への影響が広範囲に及んでいることを踏まえ、施設の直近だけではなく、施設規模(面積、出入り交通量)等に応じて、一定の距離を検討の対象とする範囲として設定すべきではないか。
- ② 特に、地域で重点的に対策を講じることとしている主要渋滞ポイントへの影響について、検討すべきではないか。
- ③ 一方、事前の影響範囲の設定には限界があるため、事後のモニタリングでカバーすることをあらかじめ明確にすべきではないか。

### 【検討の対象とする範囲のイメージ】

